Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

PORTO DI BARI

Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto ed al miglioramento della operatività nella Darsena di Ponente.



titolo	elaborato
relazione generale	A

data e aggiornamenti		
01	aprile 2022	parere motivato di VAS Determinazione n. 456 del 9/11/2021 Regione Puglia
00	novembre 2019	emissione

progetto del dipartimento tecnico		
progettisti	ing. Paolo Iusco	AdSP MAM
	ing. Annunziata Attolico	AdSP MAM
	ing. Eugenio Pagnotta	AdSP MAM
relazioni specialistiche	Prof. ing. Roberto Tomasicchio	studio idraulico-marittimo
	I.R.I.D.E. Srl di Roma	valutazione ambientale strategica
coordinatore della progettazione	ing. Francesco Di Leverano	AdSP MAM
responsabile unico del procedimento	ing. Paolo Iusco	AdSP MAM

Firmato digitalmente da
PAOLO IUSCO
T = Ingegnere
C = IT

OGGETTO	Porto di Bari - Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto
TITOLO	RELAZIONE GENERALE

0_PREMESSA

Oggetto della presente relazione attiene la proposta di variante localizzata, già adottata dal Comitato di Gestione della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con Delibera n. 16 del 19/12/2019 ed attualmente sottoposta all'iter di approvazione.

La originaria proposta, oggetto dell'adozione sopra ricordata, consisteva in una variante al Piano regolatore portuale riguardante due distinte aree del porto di Bari, la prima interessante il molo S. Cataldo e la seconda la Darsena di Ponente.

E' importante precisare che dal punto di vista degli obiettivi che si intende conseguire, i due interventi sono fisicamente e funzionalmente indipendenti tra loro.

Il quadro normativo di riferimento, in materia di pianificazione portuale, entro il quale è stata sviluppata la proposta di variante in esame attiene alle cd "varianti localizzate" previste dall'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 come modificato da ultimo dall'art.14 del D.lgs. 232/2017 (che aveva tra l'altro prescritto la loro "adozione", da parte del Comitato di Gestione, entro il 31 dicembre 2019); ciò ha spinto l'AdSP MAM ad intervenire con sollecitudine nei due ambiti portuali citati del Molo San Cataldo e della Darsena di Ponente, con la finalità di anticipare in tal modo quegli interventi di riqualificazione, potenziamento e miglioramento che rientrano nelle azioni di rilancio infrastrutturale e multimodale del Porto di Bari, per valorizzarne le potenzialità economiche, commerciali e turistiche creando una ricucitura funzionale e fisica tra porto e città.

Il ricorso a tale procedura non ordinaria ha richiesto tuttavia, come stabilito dalla norma che la ha introdotta, la ricorrenza di alcuni imprescindibili presupposti quali la previsione di "*interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa*";

In riferimento a tale aspetto si fa presente che nel corso dell'iter approvativo, anche a seguito del parere di competenza espresso dal CSLLPP (n. 21 del 25/09/2020 sul quale si dirà nel seguito della presente) l'AdSP MAM ha preso atto della necessità di svolgere, in merito all'intervento riguardante la Darsena di Ponente, ulteriori approfondimenti tecnici; ciò ha suggerito l'opportunità di scindere l'iter autorizzativo, rendendo distinte le due varianti, dando ora maggiore impulso a quella riguardante l'ambito del S. Cataldo, considerando che il ritardo su tale intervento inciderebbe negativamente sul corretto utilizzo dei fondi ad esso destinati.

Il Comitato di gestione, con Delibera n. 4 del 29/04/2021 ha preso pertanto atto della necessità di scindere l'originario procedimento riguardante le due distinte proposte di intervento, e di dare avvio, nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale, alla procedura di consultazione della proposta di piano adottata, proseguendo quindi l'iter finalizzato alla approvazione della variante localizzata limitatamente alla parte riguardante il molo San Cataldo.

Gli elaborati progettuali di revisione che qui si espongono riguardano pertanto esclusivamente tale ambito per il quale, come nel seguito verrà meglio illustrato, è già assunto agli atti il parere favorevole del CSLLPP.

1_ LA PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA ADOTTATA CON DELIBERA DEL CDG N. 16/19 - San Cataldo

Gli interventi previsti per il Molo s. Cataldo, perseguono lo scopo di realizzare la qualificazione funzionale di un ambito portuale attualmente sottoutilizzato realizzando il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto, e contemporaneamente realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto.

L'attuale quadro normativo di riferimento, in particolare la norma sopra richiamata, ha spinto l'AdSP MAM ad intervenire con sollecitudine nell'ambito portuale del Molo San Cataldo con la finalità di anticipare in tal modo quegli interventi di riqualificazione, potenziamento e miglioramento che rientrano nelle azioni di rilancio infrastrutturale e multimodale del Porto di Bari, per valorizzarne le potenzialità economiche, commerciali e turistiche creando una ricucitura funzionale e fisica tra porto e città, già argomentate nel documento preliminare del DPSS approvato.

Gli indirizzi di intervento sul molo San Cataldo sono sostenuti da due atti di intesa distinti ma complementari, che la AdSP MAM ha sottoscritto con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, e con il Comune di Bari.

Più esattamente i documenti richiamati sono:

- un atto di convenzione siglato in data 21/05/2019 tra il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, in forza della quale il Comando Generale ha affidato all'AdSP l'espletamento delle attività necessarie alla realizzazione di nuovi ormeggi sulla banchina S. Cataldo nonché alla realizzazione di infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari; con tale atto l'AdSP si è impegnata ad assumere la funzione di Stazione appaltante, oltre che per la redazione della variante localizzata, anche per la progettazione, il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, la direzione lavori, il collaudo, ed ogni altra attività necessaria, secondo la normativa vigente, per la completa esecuzione di quanto previsto nella detta convenzione.

- un accordo procedimentale, ai sensi dell'art. 15 della Legge 7 agosto 1990 n. 241, assunto agli atti dell'Ente in data 20/06/2019 siglato tra il Comune di Bari e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, in forza della quale il Comune di Bari, prendendo atto delle iniziative in corso sul molo San Cataldo (di cui alla sopra citata convenzione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto), considerato che l'iniziativa vede convergere gli interessi della Guardia Costiera, dell' AdSP e quelli dell'Amministrazione comunale che intende valorizzare il molo San Cataldo per realizzare l'approdo turistico e i servizi annessi, detto Comune, nello spirito di fattiva collaborazione istituzionale, si impegna a facilitare il percorso amministrativo e ad effettuare una verifica preliminare della documentazione che sarà oggetto della richiesta di variante localizzata.

La proposta progettuale di Variante localizzata, redatta dal Dipartimento tecnico nei termini previsti dalla norma, è stata quindi adottata dal Comitato di gestione con Delibera n. 16 del 19/12/2019.

2_IL PORTO DI BARI

Il porto di Bari è situato a nordovest della città vecchia ed i suoi confini sono compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo. Per la sua collocazione, a Sud-Est dell'Italia, è tradizionalmente considerato la porta dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente.

La multifunzionalità operativa del porto di Bari può contare su banchine attrezzate per la movimentazione di ogni tipo di merce e su una rete di collegamenti con ogni modalità di trasporto; l'attuale configurazione è frutto di una serie di interventi che si sono succeduti nel tempo man mano che si manifestavano nuove necessità o si evidenziavano particolari tendenze nel settore del trasporto marittimo.

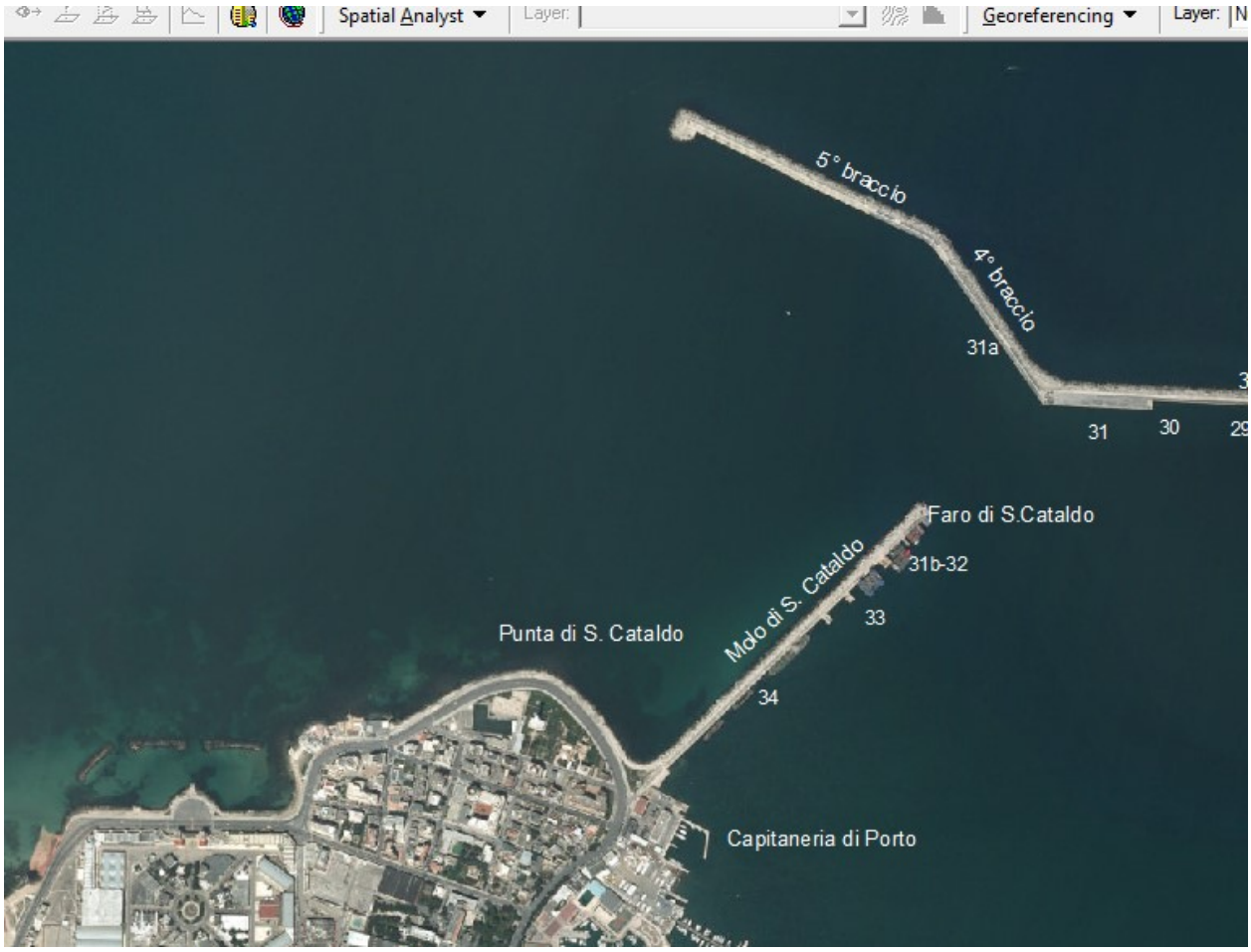

Figura 1_ Porto di Bari. Stralcio da ortofotocarta con indicazione delle banchine operative (fonte Documento di Pianificazione Strategica di Sistema)

La superficie portuale si estende per circa 285 ettari con uno sviluppo totale di banchine operative di circa 3.800 m, interessate da diverse ed eterogenee tipologie di traffico in transito, che prevedono lo scambio sia di merci (convenzionali, rinfuse bianche e nere, Ro-Ro ed automobili e prodotti siderurgici), sia di passeggeri (crociere e traghetti), aumentati negli ultimi anni grazie alla struttura del Terminal Crociere, e al traffico traghetti con Croazia, Montenegro, Albania e Grecia; lo specchio acqueo di circa 209 ettari è protetto artificialmente dalla diga a gettata del Molo Foraneo (molo sopraflutto), e dal Molo S. Cataldo.

2.1_Il Piano Regolatore Portuale

L'aggiornamento del P.R.P. del Porto di Bari è stato approvato da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n°945 del 18/01/1974.

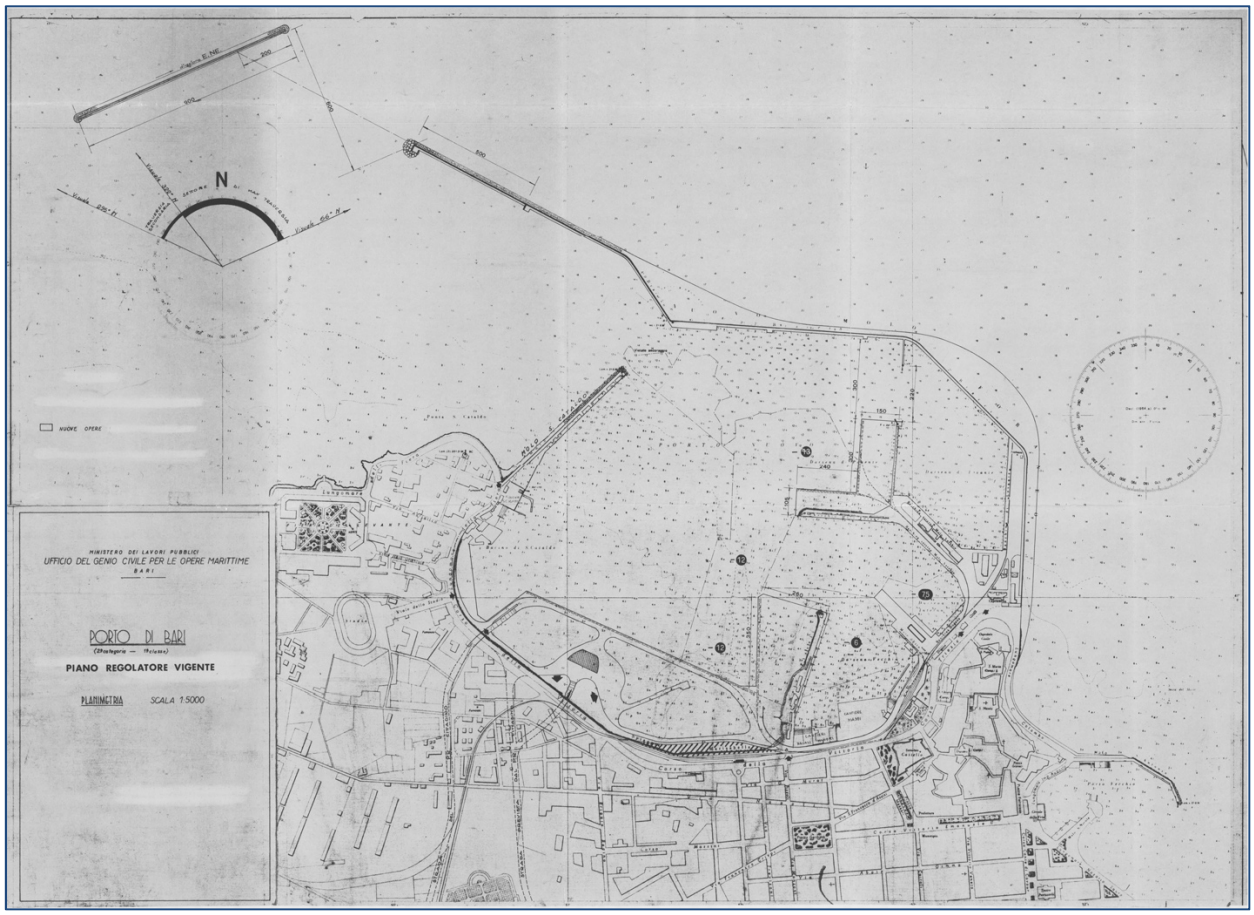

Figura 2_ Porto di Bari. Piano Regolatore Portuale vigente.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP. nello stesso voto prescrisse un allargamento verso mare di circa 150 m del II braccio, e si ribadì la validità della proposta di prolungare ulteriormente il V braccio in modo da oltrepassare il promontorio di S. Cataldo, evitando così la formazione di flutti riflessi di tramontana sopra il promontorio stesso.

In considerazione della carenza di banchine ad alto fondale e di adeguate calate, fu condivisa la proposta dell'Uff. Genio Civile OO.MM. di allargare il molo Pizzoli internamente ed esternamente allo scopo di realizzare nuove banchine con tirante d'acqua fino a 12,00 m sul l.m.m., con retrostante terrapieno di circa sette ettari.

Per una maggiore funzionalità del molo di S. Cataldo si ritenne utile allargare il praticabile verso l'interno per la larghezza di 15,00 m.

Il Piano recepisce, inoltre, le previsioni del PRG adottato nel '73 e successivamente approvato nel '76, relativamente ad interventi sull'infrastruttura viaria.



Figura 3_Porto di Bari. Piano Regolatore Portuale vigente. (Elaborazione a cura del Dipartimento tecnico)

Successivamente l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Bari il nel febbraio del 1979 propose un aggiornamento del P.R.P. allora vigente "per la costruzione della darsena per il ricovero dei mezzi nautici della Capitaneria di Porto alla radice del molo S. Cataldo, ai fini del servizio di pronto intervento e di soccorso aereo in mare". Il Piano così aggiornato è ritenuto meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 626 del 12/12/1979 e approvato definitivamente con D.M. n. 1537 del 10/7/1980.

Passando ora alle fasi di attuazione del Piano, si ricorda che con voto n° 574 del 12/12/90 il Consiglio Superiore dei LL.PP., approvò il progetto dei lavori di completamento delle strutture portuali nell'area "Pizzoli-Marisabella", redatto nello stesso anno dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Bari.

Il parere favorevole al progetto da parte del Consiglio Superiore era supportato dalla consapevolezza che l'ansa di Marisabella costituiva la naturale area di espansione del Porto destinata a soddisfare le crescenti esigenze di traffico commerciale.

I lavori hanno avuto inizio nel 1994: è stata realizzata la parte estrema di ponente della colmata di Marisabella, ma a causa di problematiche contrattuali i lavori sono stati interrotti lasciando sostanzialmente incompiuta l'opera.

I lavori di completamento della originaria previsione progettuale, con l'aggiunta di infrastrutture necessarie per l'adeguamento delle opere alle normative nel frattempo sopraggiunte, sono stati posti in gara d'appalto nel 2008, sono stati contrattualizzati ed avviati nel 2012 con lo svolgimento di attività di cantiere sostanzialmente preparatorie e, dopo una lunga sospensione necessaria per la redazione di una variante dovuta al rispetto di prescrizioni in materia ambientale, sono ripresi nel luglio 2018.

Con voto n. 188 del 26/05/1999 il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha accolto la proposta di adeguamento tecnico-funzionale relativa all'ampliamento delle banchine Capitaneria, Molo S. Vito e del Vecchio Molo foraneo nella Darsena Interna per garantire un numero di approdi adeguati all'incremento di traffico di navi di tipo Ro-Ro.

Con voto n. 215 del 24/05/2000 il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha approvato i lavori di costruzione delle banchine e dei piazzali nella Darsena di Ponente del Porto di Bari: i lavori, appaltati ed avviati nel secondo semestre del 2005, sono stati ultimati nell'aprile del 2009 ed oggi tali banchine sono destinate all'attracco di traghetti di ultima generazione, per uso passeggeri, anche con auto al seguito, e per uso commerciale e navi da crociera.

Nel voto n. 299 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 05/07/2002 sono state accolte le proposte di adeguamento tecnico-funzionale del molo San Cataldo, con delle prescrizioni e

raccomandazioni relative all'individuazione e alla organizzazione dei parcheggi, alla sistemazione dell'area imbarchi e sbarchi, anche in relazione alle prevedibili barriere doganali, ed al collegamento del molo con la viabilità cittadina.

Le nuove proposte rispondono in particolare all'esigenza di accogliere il traffico commerciale di automezzi pesanti sia delle navi RO-RO che del cabotaggio legato all'attivazione delle "Autostrade del mare", ma anche all'esigenza di riqualificare un molo in stato di abbandono e inutilizzato dopo la dismissione degli impianti petroliferi della STANIC.

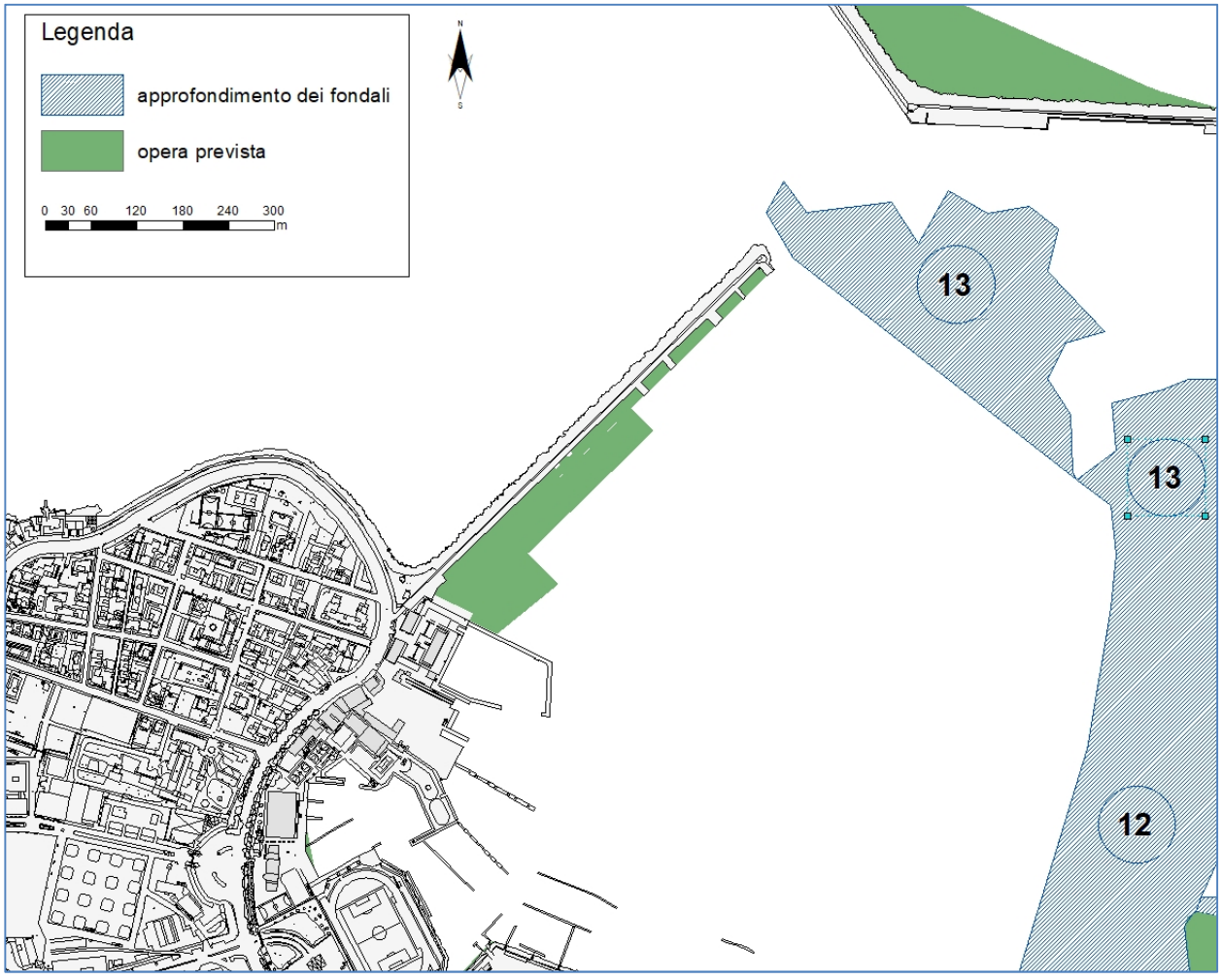

Figura 4_Porto di Bari. Piano Regolatore Portuale vigente. Dettaglio molo San Cataldo (Elaborazione a cura del Dipartimento tecnico)

3_ QUADRO PROGRAMMATICO SOVRAORDINATO

I Piani di "livello superiore" i cui relativi vincoli devono in generale essere recepiti ed essere parte integrante della pianificazione dei territori demaniali di competenza dell'AdSP MAM sono, con attinenza all'oggetto del presente documento:

- ✓ Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia;
- ✓ Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino della Puglia;
- ✓ Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Puglia;
- ✓ Piano di Qualità dell'Aria (PRQA) della Regione Puglia;
- ✓ Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- ✓ Piani Regolatori Generali Comunali (PRGC).

La citta di Bari è munita di un Piano Regolatore Generale, attualmente vigente, approvato con D.G.R. n. 1475 del 08/07/1976, che ha recepito il Piano regolatore portuale, anch'esso attualmente vigente, approvato con Decreto Ministeriale del 1974.

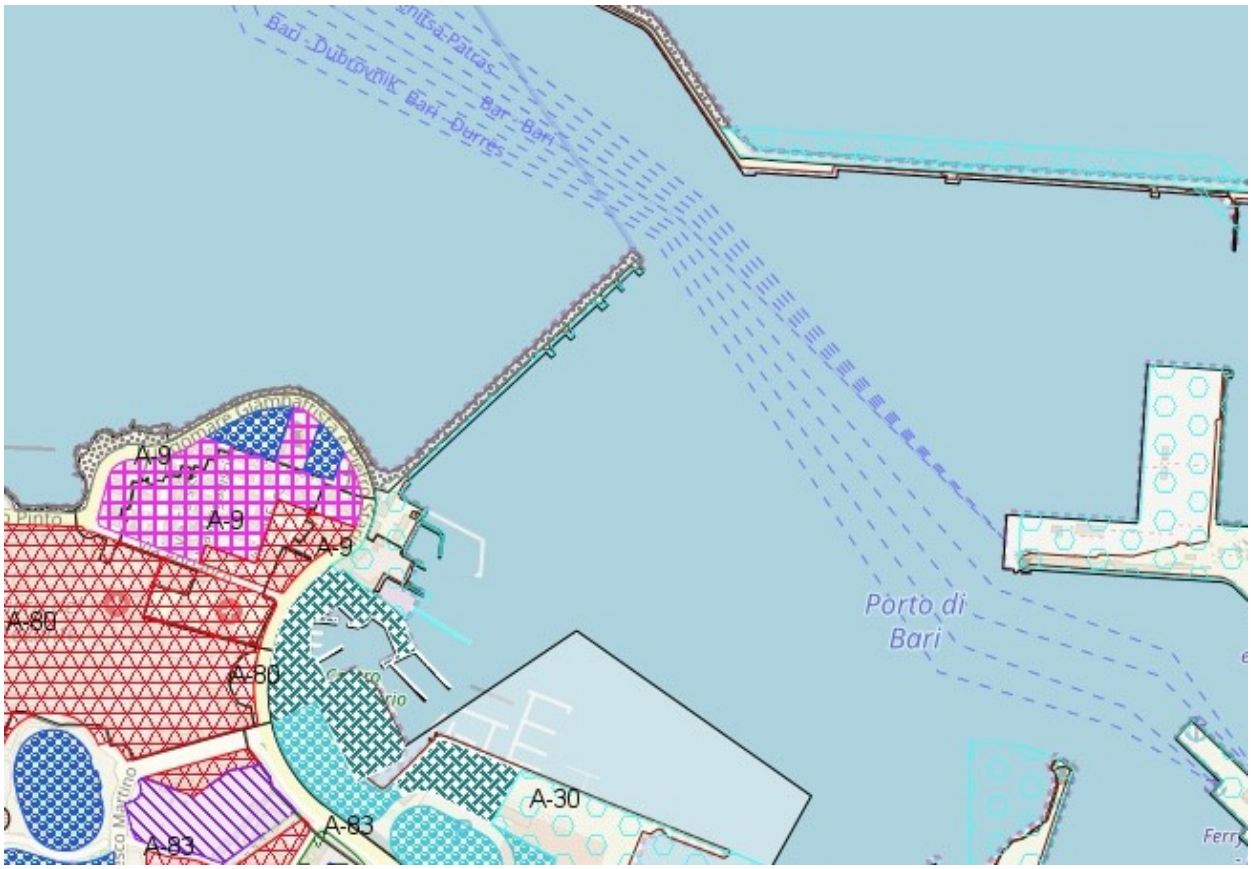

Figura 5_ Stralcio Piano Regolatore Generale. Fonte SIT Comune di Bari.

Il PRGC tipizza la maggior parte dell'area portuale con una destinazione funzionale normata nell'art. 27 delle relative N.T.A. il quale rappresenta che dette aree "sono destinate al mantenimento o all'ampliamento dei rispettivi impianti e servizi, secondo piani particolareggiati che le autorità interessate redigono d'intesa col Comune."

Oltre a ciò è individuata l'area per attrezzature sportive, sostanzialmente perimetrata attorno all'attuale concessione demaniale del CUS, nonché un'area destinata a parcheggi per attrezzature fieristiche posizionata in prossimità del varco della Vittoria.

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del d.lgs. n. 42/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.r. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica", rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

E' stato approvato in via definitiva con Delibera di Giunta Regionale n. 176 del 16 febbraio 2015 e persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia.

In merito alle prescrizioni vincolistiche del P.P.T.R., l'area portuale risulta compresa tra i Beni Paesaggistici "Territori costieri" (tutela ex art. 142 co. 1 lett. a) del D. Lgs n. 42/2004); tuttavia predetta area, nel rispetto delle indicazioni dell'art. 142, comma 2, lett. b), risulta alla data del 06/09/85 compresa nel primo piano pluriennale di attuazione ed interessata da apposito P.R.P. come sopra specificato; pertanto si può ritenere che, in quanto compresa in strumenti urbanistici generali approvati prima del 06/09/1985, con previsioni che risultano concretamente realizzate, l'area portuale non sia soggetta all'applicazione delle disposizioni di tutela paesaggistica ope-legis.

Il Piano Regionale di Tutela delle Acque è stato adottato con deliberazione di Giunta Regionale n.883 del 19 giugno 2007, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 121 del D. Lgs. n. 152/2006. Il piano di tutela delle acque, per la sua natura di indirizzo, è un piano generale che non prevede, nel caso specifico dell'ambito del porto di Bari, azioni particolari a cui il progetto deve essere coerente, ma solo indicazioni generali.

Per quanto riguarda la situazione idrogeomorfologica, gli interventi non sono in contrasto con le prescrizioni del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) della Regione Puglia in quanto

nell'area oggetto di intervento non è indicata alcuna pericolosità idraulica e/o geomorfologica.

Il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA) adottato con deliberazioni di Giunta regionale n. 328 dell'11 marzo 2008 e n. 686 del 6 maggio 2008, è stato emanato con regolamento regionale n. 6 del 21 maggio 2008. La regione Puglia non ha redatto Piani e misure d'azione che interessino il comune di Bari, che rientra secondo la zonizzazione nella zona "IT 16104 Zona/agglomerato di Bari". Alla luce di quanto sopra esposto la proposta in esame, ricade nella zona C del Piano Regionale della Qualità dell'Aria, ovvero zona in cui sono previste misure per la mobilità e per l'educazione ambientale e misure per il comparto industriale.

L'area portuale inoltre non ricade in zone SIC, ZPS, IBA.

3.1_Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Il progetto prevede una variante al PRP del porto di Bari il quale non è mai stato assoggettato a VAS.

Sulla proposta di variante è stata avviata la procedura di VAS, di competenza regionale, in considerazione del fatto che la stessa prevede:

- ✓ la predisposizione infrastrutturale all'introduzione ex novo della funzione diportistica, che comporta la valutazione di possibili nuovi traffici sia a terra che a mare;
- ✓ la conseguente formazione di un nuovo bacino di circa 6 ettari (60.361 mq) destinabile a nuovi moli all'interno che potranno costituire un approdo turistico;
- ✓ l'implementazione delle attività della capitaneria di porto con la costruzione di ingenti volumetrie ed il possibile conseguente aumento del carico urbanistico;

Prima dell'assunzione del sopra richiamato parere n. 21/20 (e la conseguente Deliberazione del CdG n. 4/21 di adozione), con nota prot. 17328 del 29/06/2020 l'AdSP, in qualità di autorità procedente, aveva avviato la fase di consultazione preliminare relativa alla Valutazione Ambientale Strategica della Variante, formulando istanza di avvio della procedura di VAS ex art. 9 L.R. 44/2012 all'Autorità competente, volta a condividere con le autorità con competenze ambientali la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e il loro livello di dettaglio. L'istanza di avvio risultava corredata da:

- il Questionario per la consultazione preliminare e l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare (di seguito SCMA);

• la DGC di Bari n. 979 del 17/12/2019, avente ad oggetto: "Porto di Bari - Variante localizzativa del piano regolatore portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.Lgs. n.169/2016 e smi, asservite alla sede logistica del corpo delle Capitanerie ed al miglioramento della operatività della darsena di Ponente. Intesa con il Comune di Bari";

• la Copia dell'atto di formalizzazione della proposta di variante: DCG 16 del 19/12/2019 dell'AdSP, comprensiva di relazione generale, elaborati grafici, relazioni specialistiche e del rapporto preliminare di orientamento.

Con la stessa nota l'AdSP comunicava ai SCMA (Soggetti Competenti in Materia Ambientale), l'avvio della fase di consultazione preliminare VAS, dando informazione di un apposito spazio Web in cui era possibile scaricare il documento di Scoping con allegato un questionario a risposta guidata per facilitare la formulazione di osservazioni e contributi sui diversi contenuti del Rapporto preliminare, pur mantenendo uno spazio per contributi a schema libero.

Con la nota n. prot. 17328 del 29/06/2020 prima richiamata, l'AdSP invitava i seguenti SCMA:

- Regione Puglia - Sezione Autorizzazioni Ambientali
- Regione Puglia - Sezione Lavori Pubblici
- Regione Puglia - Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio
- Regione Puglia - Sezione Urbanistica
- Regione Puglia - Sezione difesa del suolo e rischio sismico
- Regione Puglia - Sezione Demanio e Patrimonio
- Regione Puglia - Sezione trasporto pubblico locale e grandi progetti
- Regione Puglia - Sezione Infrastrutture per la Mobilità
- Regione Puglia - Sezione valorizzazione territoriale
- Regione Puglia - Sezione turismo
- Regione Puglia - Protezione civile
- Regione Puglia - Servizio Assetto del Territorio - Servizio Parchi e Tutela della Biodiversità
- Regione Puglia - Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio
- Città metropolitana di Bari - Pianificazione Territoriale Generale - Demanio - Mobilità e Viabilità
- Città metropolitana di Bari - Servizio Tutela e valorizzazione dell'Ambiente
- Comune di Bari - Ripartizione Tutela Ambiente, Igiene e Sanità

- Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata
- Autorità Idrica Pugliese
- Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente – ARPA Puglia
- Autorità di bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
- Azienda Sanitaria Locale Bari
- MiBACT - Segretariato Regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Puglia
- MiBACT - Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia
- MiBACT - Soprintendenza Archeologia della Puglia

Entro i termini sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti:

- l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente Puglia;
- l'Autorità di bacino distrettuale Appennino meridionale;
- il Comune di Bari;
- l'Autorità Idrica Pugliese;
- la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari.

Successivamente, considerato che con la detta DcG n. 4/21 si era adottata la revisione della proposta di variante come sopra precisato, con nota prot. 15567 del 10/05/2021, acquisita rispettivamente il 24/05/2021 al n. 7720 e il 31/05/2021 al n. 8447 di protocollo dell'Autorità competente, l'AdSP ha trasmesso, limitatamente alla riqualificazione del Molo S. Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica delle Capitanerie di Porto, gli elaborati di Piano e la documentazione VAS ai fini dell'avvio della consultazione pubblica VAS ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 44/2012 smi., DCG n. 4 del 29/04/2021, l'AdSP avente ad oggetto: "Porto di Bari - Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto - Rev1 – CSLLPP parere 21/2020 - Presa d'atto progetto Rev1", con cui si formalizzavano inoltre gli elaborati di VAS (Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica).

Con nota prot.16109 del 14/05/2021 l'AdSP ha comunicato ai SCMA l'avvenuta pubblicazione dell'Avviso sul BURP n.66 del 13/05/2021 per l'avvio della consultazione pubblica VAS, indicando il link al sitoweb dell'AdSP.

Nei termini previsti della fase di consultazione pubblica VAS sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti

- Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente Puglia;
- Comune di Bari - Urbanistica ed Edilizia Privata – Ufficio Paesaggio e Ambiente
- Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari
- Autorità di bacino distrettuale Appennino meridionale.

Con nota prot. n. 20210023635 del 06/08/2021 si è dato atto del recepimento delle osservazioni dei suddetti SCMA, così come previsto dall'art. 12, comma 1, della legge regionale n.44/2012 smi.
L'AdSP, quale autorità procedente, non ha in quel momento ritenuto di aggiornare/modificare gli elaborati della Variante e il Rapporto Ambientale alla luce delle osservazioni pervenute.
Con Determinazione n. 456 del 9 novembre 2021 l'Autorità competente - Sezione Autorizzazioni Ambientali – esprimeva, ai sensi del art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e smi, Parere motivato sulla Variante.

In particolare nel Parere motivato si legge che:

SI RITIENE che la procedura di VAS della proposta di Variante in oggetto potrà effettivamente essere efficace e quindi contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, a condizione che si considerino puntualmente ed esaustivamente le osservazioni sopra riportate (dalla O1 alla O23), dandone evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.
Pertanto, alla luce degli approfondimenti e delle considerazioni di cui al presente provvedimento, si dovranno, prima dell'approvazione della Variante localizzata in oggetto, apportare le seguenti modifiche/integrazioni:

A. *recepire le prescrizioni di cui alla Valutazione d'incidenza;*
B. *indicare in modo più chiaro gli aspetti della Variante proposta riguardanti:*
    a. *le aree esterne alla giurisdizione dell'AdSP e l'interfaccia città-porto tenendo conto di quanto riportato alle osservazioni (O6), (O7) e (08c);*
    b. *i rapporti con gli interventi già presenti/programmati/pianificati nell'area in esame e in quelle contermini all'interno dell'area portuale, come osservato al punto (08a e b) e (010);*
C. *chiarire gli obiettivi di sostenibilità selezionati secondo quanto osservato al punto (O11);*
D. *specificare gli impatti derivanti dalle azioni della Variante localizzata tenendo conto di quanto indicato nelle osservazioni (O2), (O4), (O5), (O9b), (O12), (O13), (O14), (O15);*
E. *indicare le misure di mitigazione, alla luce degli impatti di cui alla lettera D e di quanto osservato ai punti (O3), (O7a), (O10), (O16), (O17) e (O18), indicando la cogenza, le modalità e le responsabilità della loro attuazione;*

F. *verificare, anche dal punto di vista ambientale e tenendo conto del perseguimento degli obiettivi "tecnici" e di sostenibilità di cui alla lettera C, le alternative prese in considerazione nonché ulteriori ragionevoli soluzioni localizzative, progettuali o dimensionali, al fine di consolidare le ragioni delle scelte di cui alla Variante in oggetto, con particolare riferimento alla colmata esterna;*
G. *rivedere il piano di monitoraggio VAS, alla luce degli obiettivi di cui alla lettera C e degli impatti di cui alla D, integrandolo con gli elementi mancanti di cui alle osservazioni da (O21) a (O23).*

Inoltre:
SI PRECISA che il provvedimento si riferisce esclusivamente alla VAS e alla VINCA della Variante localizzata in oggetto, pertanto non esime le autorità procedenti e/o i proponenti dall'acquisizione di pareri, autorizzazioni, nulla osta, assensi comunque denominati in materia ambientale, con particolare riferimento alla VIA/VINCA relative agli interventi attuativi della Variante stessa, ove prescritte. A tal proposito SI RAMMENTA che, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/06: "Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale".

In merito alla Valutazione di Incidenza ambientale, *dall'analisi della documentazione agli atti, la variante proposta non appare in contrasto con gli obiettivi e le misure di conservazione della Rete Natura 2000 della Regione Puglia e, pertanto, ai sensi del DPR 357/97 e ss.m.ii., della l.r. 11/2001 e ss.mm.ii. e della DGR 304/2006 e ss.m.ii., si esprime parere favorevole per la Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale di cui all'oggetto ai fini della sola valutazione d'incidenza, rimandando la predisposizione di uno Studio di Incidenza Ambientale puntuale ed approfondito per il singolo intervento legato alla realizzazione della colmata e prescrivendo che:*

- *sia realizzata una Valutazione di Incidenza di dettaglio per la realizzazione della colmata di raccordo tra la radice del molo e la punta a nord della penisola di San Cataldo, con una valutazione puntuale del traffico marittimo che inevitabilmente aumenterà;*
- *sia effettuata, in sede di progetto esecutivo, una valutazione puntuale delle attività di cantiere per la realizzazione della colmata, che contemplino l'utilizzo di tecniche e materiali che garantiscano lo stato di conservazione degli habitat prospicienti le aree di intervento considerato che, la loro distribuzione dista non più di 500 metri dalle aree interessate dall'intervento;*
- *sia garantito il rispetto delle misure di conservazione contenute nei R.R. 28/08 e 6/16;*
- *sia effettuato un monitoraggio sullo stato di conservazione, durante le attività di cantiere e post-opera, delle porzioni di habitat presenti, fino ad una distanza di 2 Km di raggio rispetto all'area interessata dalla colmata.*

Con la successiva "Dichiarazione di Sintesi" redatta dall'Ufficio progettista della variante, si esponevano le risposte puntuali alle osservazioni contenute nel Parere motivato, fornendo anche le indicazioni per procedere al relativo adeguamento della proposta di variante, nella definitiva revisione che si sottopone all'attenzione del Comitato di Gestione.

Sempre in merito alle questioni ambientali la variante del Piano che si sottopone ha assunto delle scelte che sono tali da garantire i principi di salvaguardia indicate nel RA.
Al fine di integrare le opportune considerazioni ambientali nella pianificazione in esame, è stato predisposto un documento integrativo alla Relazione di variante al Piano denominato "Documento integrativo di Variante", nel quale sono indicate le modalità con cui, nelle successive fasi progettuali, si dovrà tener conto degli obiettivi di sostenibilità.
In particolare nel Documento integrativo sono forniti gli elementi e i principi standard da rispettare nelle successive fasi di progettazione afferenti l'Ambito della Guardia Costiera e i criteri ambientali da tener conto nella selezione/valutazione della proposta del Promotore in merito all'Ambito Diportistico.
Limitatamente alla destinazione turistica delle aree del San Cataldo, il piano sostanzialmente individua le banchine e lo specchio acqueo destinato a tale funzione essendo appurata la condizione di non utilizzabilità di dette aree per le prioritarie finalità della AdSP; la loro concreta utilizzazione per le funzioni di approdo turistico non potrà che passare attraverso l'attività di pianificazione dell'interfaccia porto città a cura del Comune. Il progetto degli interventi sull'interfaccia, quali la ipotizzata necessità di realizzare una colmata di raccordo tra la radice del molo e il fronte sud-est dell'area del S. Cataldo[1], e le relative destinazioni d'uso della stessa, attengono infatti a valutazioni che rientrano nelle competenze del Comune di Bari; tali interventi avranno la finalità di raccordare urbanisticamente le aree cittadine del S. Cataldo con quelle portuali, le quali ultime in sostanza, con la presente variante, si predispongono alla funzione diportistica, con l'effetto di poter aprire il porto verso la città.

4_STUDI IDRAULICO - MARITTIMI

La progettazione di cui alla presente relazione è stata corredata dai previsti studi di idraulica marittima riguardanti in particolare l'agitazione ondosa all'interno del bacino portuale, nonché la valutazione, tramite simulazioni di navigazione, della manovrabilità sia di RO-PAX in ormeggio presso la Darsena Interna che di grandi navi da crociera in ormeggio presso la Darsena di Ponente.

[1] Una ipotesi di colmata, utile a razionalizzare la viabilità cittadina e creare un agevole accesso alla zona diportistica, è stata rappresentata graficamente nella prima stesura della variante ma, essendo esterna alla circoscrizione portuale e rientrando quindi nelle aree di competenza comunale, è stata rimossa nella presente revisione)

Si rimanda agli specifici elaborati per l'illustrazione dei risultati; si fa presente che, in merito alle simulazioni di manovra, le stesse sono state effettuate ipotizzando la presenza del pontile eventualmente previsto nella Darsena di ponente e radicato alla banchina 11: si è ritenuto utile effettuare e mostrare le simulazioni effettuate con la detta configurazione, pur considerando che il pontile non fa parte del presente procedimento, al fine di evidenziare come l'intervento sul molo San Cataldo non influisca sulla manovra delle navi dirette alle Darsene Interna e di Ponente, anche in presenza dell'ipotetico pontile.

5_INTERAZIONE PORTO CITTA' – L'AREA DI S. CATALDO

Il porto di Bari interessa la parte centrale dell'intera linea di costa della città di Bari, estendendosi tra la penisola di San Cataldo ed il promontorio della città vecchia; questa, costituita da un nucleo urbano di origine medioevale, affaccia sul mare verso Est dalla muraglia e verso Nord è affacciato sulla rada del porto da cui è separato dalla barriera doganale e dal Lungomare di moderna realizzazione, utilizzato prevalentemente come circonvallazione urbana rapida. La porzione del porto maggiormente utilizzata in passato è quella a ridosso della città vecchia, che ancora oggi svolge un ruolo fondamentale nel traffico ro-pax e crocieristico.

Oltre al traffico commerciale e ro-pax, nell'ultimo decennio il porto di Bari ha progressivamente incrementato il traffico crocieristico che costituisce un segmento estremamente promettente grazie alla vicinanza dell'aeroporto e alla stessa offerta turistica che la città e la terra di Bari, più in generale, sono in grado di offrire.

Questi ed altri fattori costituiscono gli elementi di partenza per l'esame della interazione tra porto e città, compreso il tema dell'affaccio a mare che la città vede ostacolato dal porto e da alcune attività che vi si svolgono, che è particolarmente sentito dalla cittadinanza.

Per affrontare al meglio la tematica della interazione porto-città è stato avviato negli anni passati, d'intesa con l'Amministrazione comunale nell'ambito delle attività di formazione del nuovo Piano Urbanistico Generale, un confronto tecnico finalizzato a trasformare l'attuale criticità di interazione delle funzioni urbane e portuali in opportunità di sviluppo economico e crescita urbanistica del territorio.

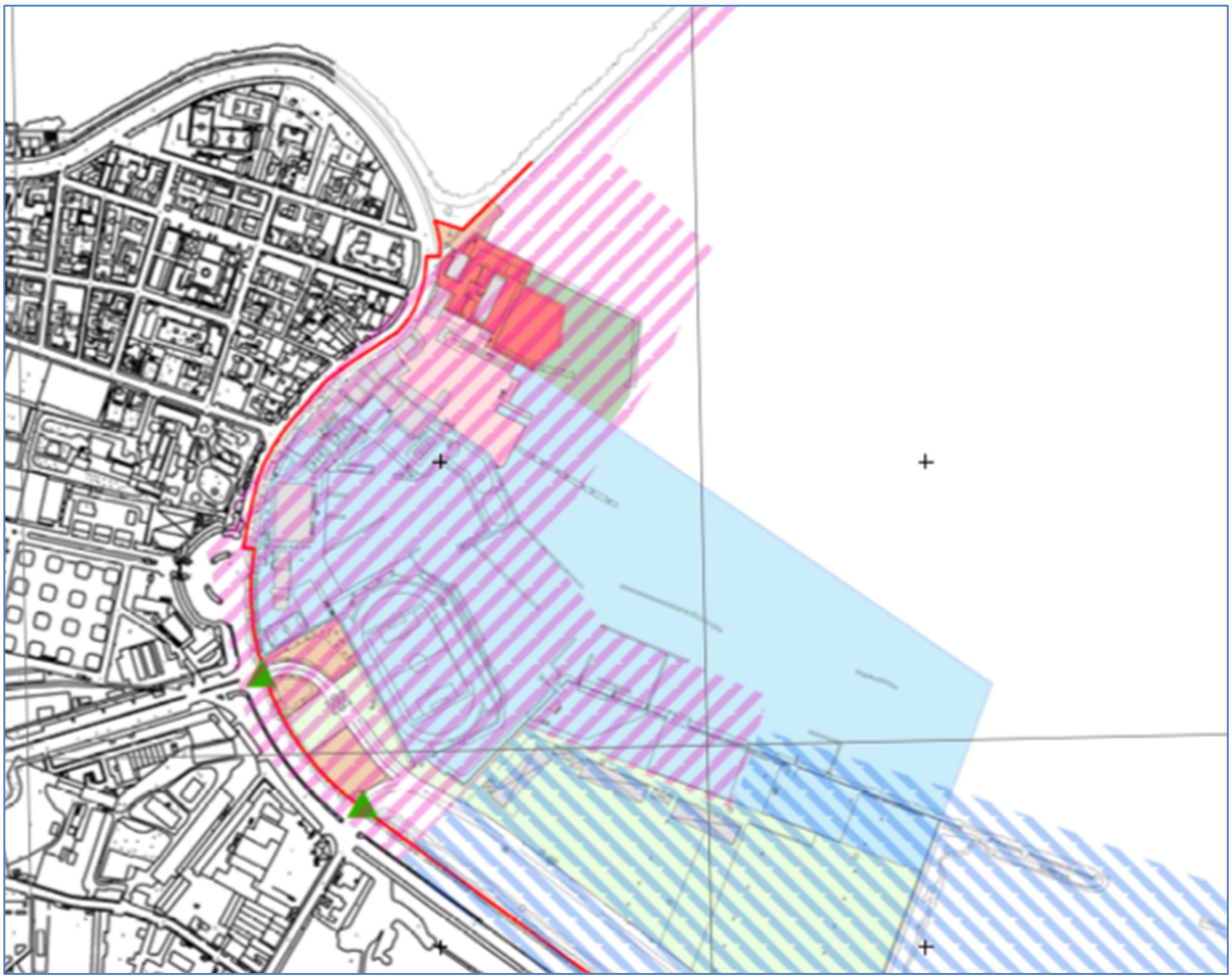

Figura 6_ Stralcio della Tavola…allegata al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Con il rigato di colore rosa le aree individuate come di interazione porto – città.

Da tali approfondimenti ne è scaturito, sia pure in via embrionale, che l'interazione porto-città nell'area della penisola di S. Cataldo deve concretizzarsi assecondando la vocazione di detta area cittadina come polo turistico, sportivo e diportistico, destinando maggiori spazi a dette funzioni ed alla città e migliorando l'integrazione delle aree portuali che in effetti da tale utilizzo sono già interessate per la presenza del CUS.

In tal senso anche gli orientamenti già dettati in tema di pianificazione strategica di questa AdSP. È da evidenziare, infatti, che nell'ambito del processo di formazione del Documento di

Pianificazione Strategica di Sistema Portuale[2] l'area in questione è stata attentamente valutata e qualificata come area di interazione porto – città[3] in luogo della preventiva destinazione funzionale impressa dall'Adeguamento Tecnico Funzionale appena su citato.

[2] Documento richiesto dall'art.5 della Legge 84/94 così come da ultimo riformato dal D.lgs. nr.232 del 13 dicembre 2017 con il quale il legislatore, innovando profondamente in materia di pianificazione portuale, prevede ora, in particolare, una articolazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale composta da un DPSS, per l'appunto, e da successivi e più dettagliati Piani Regolatori Portuali dei singoli scali afferenti al Sistema.

Il primo documento, riguardante tutti i porti del Sistema Portuale, definisce gli obiettivi di sviluppo ed i contenuti di pianificazione a scala di sistema in coerenza con quanto previsto dal Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, con gli orientamenti europei in tema di portualità e con il Piano Strategico Nazionale delle Portualità e della Logistica (PSNPL).

Più nello specifico, al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema vengono affidate le seguenti funzioni:

- definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;
- individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali;
- individuare le aree di interazione porto - città – territorio;
- individuare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano.

Il documento, dopo una significativa fase di consultazione pubblica (febbraio – settembre 2019) è ora all'attenzione di ciascun Comune territorialmente interessato per l'espressione del parere ex lettera a), comma 1-quater, dell'art.5 della L.84/94, propedeutico alla sua adozione in seno al Comitato di Gestione per la sua successiva approvazione da parte della Regione (previa intesa con Ministero delle Infrastrutture e Trasporti).

[3] Si riporta di seguito il passaggio destinato alla detta tematica contenuto nel paragrafo "IV.5.1_Bari" del capitolo "IV.5_ Interazione porto – città. Aree portuali e retro-portuali" del DPSS:

Infatti, l'esteso fronte del porto crea una barriera invalicabile fra il contesto urbano ed il mare. In tal senso, l'AdSP è sensibile alle sollecitazioni provenienti dall'Amministrazione comunale, purché queste non compromettano la sicurezza e l'efficienza delle attività portuali.

La prima istanza è quella di creare un polo per la nautica da diporto all'interno del porto. È preliminarmente da osservare che è buona norma impedire la promiscuità fra traffici marittimi costituiti da grandi navi e piccole imbarcazioni da diporto, per ovvie ragioni di sicurezza. Ciononostante, già all'attualità, all'interno dell'area demaniale di competenza del porto trovano spazio numerosi spazi destinati a tale funzione (darsena turistica del CUS, Lega Navale, ecc.), dislocati in diversi punti del porto. La creazione di un nuovo polo risulta quindi complessa e, se non accorpata alle precedenti, imporrebbe la creazione di nuovi servizi a terra, senza dimenticare che un porto turistico, per sua natura, costituisce un attrattore di traffico non indifferente, con tutto ciò che ne consegue dal punto di vista di parcheggi e sicurezza.

6_ IL PARERE DEL CSLLPP N. 21 DEL 25/09/2020

Successivamente all'adozione l'AdSP MAM, con nota n. 3827 del 05/02/2020 ha presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici gli elaborati di variante, della originaria proposta oggetto di adozione, per esame e parere ai sensi dell'art. 5 della L 84/94.

Nella propria istruttoria la 2^ Sezione del CSLP, al fine di vagliare la necessaria sussistenza del presupposto di "improcrastinabilità" degli interventi ("il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa"), ritenendo sul punto non pienamente evidenziata dalla documentazione ricevuta il detto carattere di "improcrastinabilità" dei tre piani di intervento (intendendosi duplice l'intervento del S. Cataldo oltre a quello nella Darsena di Ponente), con nota prot. 6388 del 10/8/2020, ha chiesto all'AdSP di voler integrare in tal senso la documentazione agli atti.

Sono stati pertanto fatti pervenire al CSLP tre distinti documenti:

1. la nota prot. 95783 del 3/9/2020 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera;
2. la nota prot. 199942 del 10/9/2020, a firma del Sindaco di Bari;
3. la nota prot. 20200022872 dell'11/9/2020, a firma del Presidente dell'AdSP;

che attengono, le prime due note sopra indicate, l'intervento sul molo S. Cataldo e sono argomentate nell'ambito delle rispettive competenze, mentre la terza riguarda l'intervento nella Darsena di Ponente; i documenti 1) e 2) sono allegati alla presente.

Preso atto di quanto sopra, conclusivamente il CSLLPP ha espresso il parere che:

sulla proposta di Variante localizzata al Piano Regolatore del Porto di Bari presentata dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, limitatamente ai seguenti piani di intervento:

- *potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto nella zona dell'attuale "Molo San Cataldo";*
- *realizzazione di un bacino da destinare alla nautica da diporto nella zona del "Molo*

Lo specchio d'acqua destinato al diporto dovrebbe essere completamente circoscritto, all'interno dell'area portuale, da opere rigide, in modo da evitare qualsiasi promiscuità. La soluzione illustrata garantirebbe anche la presenza di banchine idonee all'ormeggio di grandi imbarcazioni della CP.

San Cataldo",

possa essere espresso parere favorevole con le prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni esposte nei "considerato" espressi nel parere stesso, demandando al Responsabile del procedimento, per quanto di competenza, la verifica dell'esatto adempimento a quanto indicato nel detto parere.

Il CSLLPP, nello specifico, prescrive di considerare e valutare l'incremento dei carichi urbanistici per la nuova funzione del molo San Cataldo, essendo previsti nuovi volumi edilizi (33.000 m3 originari che nella presente proposta si riducono a circa 16 mila), oltre che gli incrementi di uso dell'area e le esigenze di parcheggio potenzialmente generate dal nuovo porto turistico e dal maggior carico urbanistico, prevedendo eventuali specifici interventi; e conseguentemente verificare l'impatto del maggiore traffico automobilistico sulla rete viaria esistente e prevedere gli opportuni accorgimenti di mitigazione.

Per quel che concerne l'ambito di intervento riguardante la realizzazione di un pontile in corrispondenza della "Darsena di Ponente", necessario a migliorare e potenziare l'operatività della stessa, mantenendo la tipologia di traffico attuale consistente in RO-pax e navi da crociera, la Sezione subordina l'espressione del parere alla previa acquisizione della documentazione integrativa di cui alle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni riportate nei "considerato" anch'essi espressi nel medesimo documento.

7_ OGGETTO DELLA VARIANTE LOCALIZZATA

La "variante localizzata" che qui si illustra riguarda come già detto il Molo s. Cataldo, dove si vuole perseguire la qualificazione funzionale di un ambito portuale attualmente sottoutilizzato realizzando il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto, e contemporaneamente rendere il bacino acqueo che ne consegue, destinabile alla nautica da diporto.

In riferimento pertanto a tale ambito, la proposta di cui alla presente revisione sostanzialmente non muta le previsioni contemplate nella proposta originaria adottata da Comitato di gestione con la detta Delibera 16/19, salvo la sensibile riduzione dei volumi da insediare sulle future banchine per le necessità della Guardia Costiera.

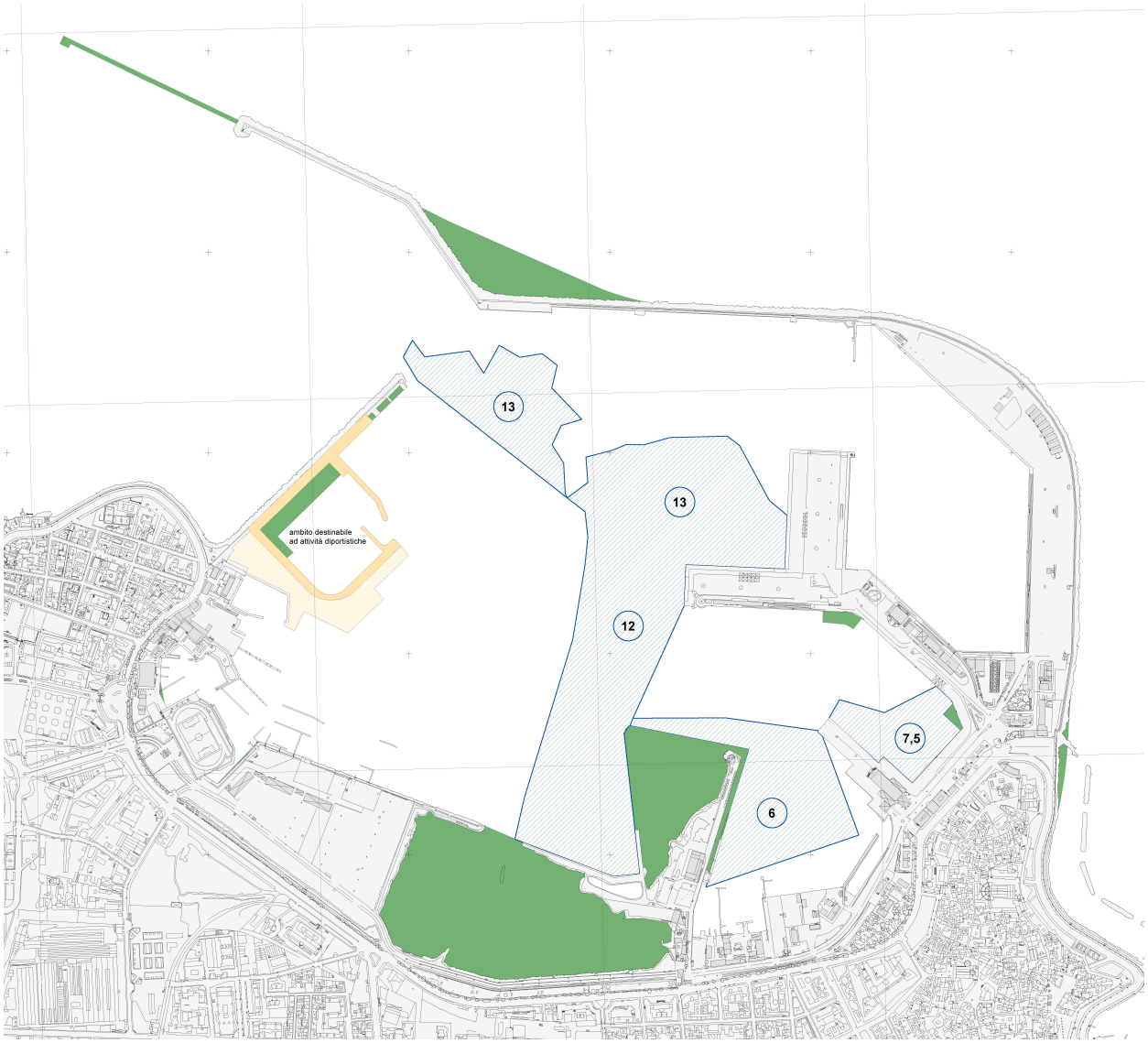

Figura 7_ Porto di Bari. Proposta di Variante localizzata al Piano Regolatore Portuale

Come già accennato nelle premesse, il Comitato di gestione, con Delibera n. 4 del 29/04/2021 ha preso atto della necessità di scindere l'originario procedimento riguardante le due distinte proposte di intervento, e di dare avvio nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale, la procedura di consultazione della proposta di piano adottata, secondo quanto previsto dall'art.

14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dall'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., e ciò limitatamente alla proposta riguardante il molo San Cataldo.

Dando seguito a tale ultima Delibera il Dipartimento tecnico ha provveduto alla redazione della presente revisione che si sottopone ad approvazione.

In merito ai pregressi atti pianificatori ed alle destinazioni d'uso che vi si volevano assegnare, si rammenta che il Molo S. Cataldo è stato oggetto di un adeguamento tecnico funzionale, approvato nell'anno 2002, finalizzato ad accogliere il traffico commerciale di automezzi pesanti sia delle navi RO-RO, anche se oggi risulta evidente che l'area del S. Cataldo non sia idonea ad ospitare tale traffico RO-RO per l'esiguità degli spazi disponibili, per la mancanza di collegamento interno al resto delle aree portuali (criticità che imporrebbe la creazione di un nuovo varco doganale), nonché per l'impatto negativo sulle aree urbane ivi confinanti.

Ma oltre a ciò, la rinuncia alla realizzazione di ormeggi a San Cataldo si giustifica con la forte pressione della città che rivendica la creazione di un polo diportistico dislocato su quest'area.

Il molo S. Cataldo ha in definitiva da un lato le caratteristiche di ambito portuale sottoutilizzato o comunque non utilizzabile per le previsioni cui lo stesso risulta oggi definito, dall'altro la sua posizione rispetto alla città lo rende effettivamente idoneo ad accogliere approdi turistici (come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509) in ambito portuale.

A quanto sopra si è aggiunta la richiesta di ampliamento degli spazi a mare ed a terra a disposizione della Capitaneria di Porto, già presente in corrispondenza della radice dello stesso, per la qual cosa, nel febbraio 2018 è stato stipulato un protocollo d'intesa tra l'AdSP MAM e il MIT – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Corpo (MARICOGECAP).

In questo ambito portuale l'ipotesi di variante che qui si propone coniuga efficacemente i due obiettivi.

8_ DESCRIZIONE DELLE OPERE PREVISTE NELLA VARIANTE

La presente proposta di variante localizzata comporta la realizzazione di nuove opere di banchinamento con la previsione anche di volumi edilizi; la variante non prevede invece variazioni alle quote dei fondali già previste nel PRP vigente. Nei paragrafi che seguono si descrivono le caratteristiche plano-volumetriche delle opere costituenti la proposta di variante localizzata.

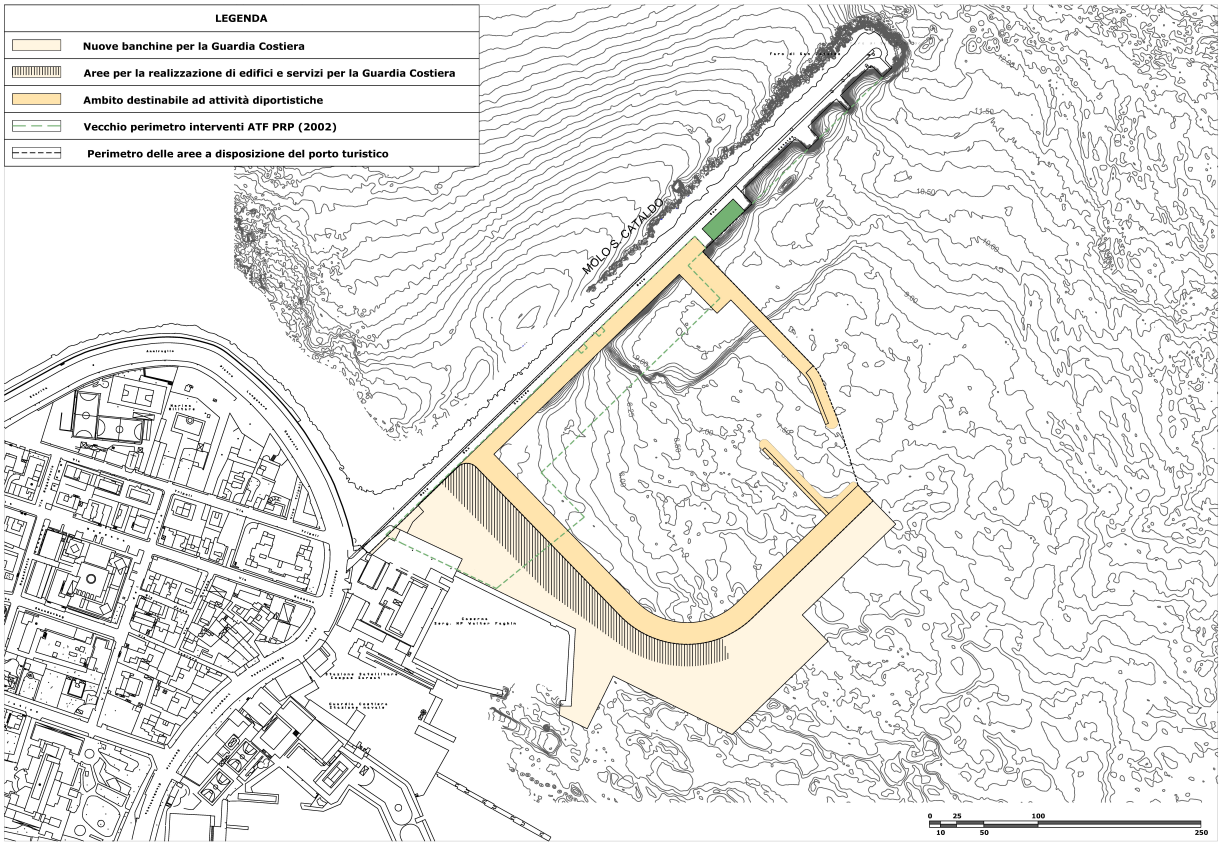

Figura 8_ Porto di Bari. Proposta di Variante Piano Regolatore Portuale - particolare San Cataldo

L'area interessata si localizza tra la radice e la metà del molo dal quale si sviluppa una banchina avente le caratteristiche geometriche illustrate: gli accosti rivolti verso il bacino portuale sono dimensionati per permettere l'ormeggio per tre fregate di nuova generazione, mentre sui piazzali saranno disposti volumi edilizi di tipo operativo e residenziale.

E' importante evidenziare che detta banchina ha costruttivamente una larghezza di 20 m in più, per l'intero sviluppo dei due lati, rispetto alla superficie dei piazzali occupati dalla Guardia Costiera: infatti poiché l'area ad essa destinata sarà delimitata da apposita recinzione militare, la realizzazione dell'opera con tali caratteristiche di forma e dimensione si rende necessaria al fine di creare e rendere fruibili anche i fronti banchinati rivolti verso il molo San Cataldo, soluzione progettuale che consente di avere, senza significativi aumenti di costo, maggiore utilità e valore all'opera da realizzare; questi accosti, caratterizzati pertanto

da una fascia banchinata larga m 20, potranno nell'immediato essere destinati a funzioni varie (in analogia con quanto indicato all'art. 1 lettera d) dell'Ordinanza n. 1/2016 del Commissario Straordinario dell'allora APL), in attesa che prenda concretezza l'iniziativa riguardante l'adiacente ambito diportistico, di cui detta fascia di banchina inevitabilmente andrebbe a fare parte. Pertanto la presente variante, con tale destinazione d'uso la definisce.

A ciò si aggiunga che la costruzione della banchina con tali caratteristiche, consentirà di provvedere con maggiore agio, economia e sicurezza, alle attività di manutenzione della stessa.

La geometria della banchina da realizzare destinata alla Guardia Costiera è mostrata nella tavola di piano elaborato n. 4

Le batimetriche interessate dalla realizzazione dei terrapieni e dei banchinamenti a servizio della Guardia Costiera e per l'approdo turistico variano tra 4,0 m e 8,5 m, circa. Pertanto, si può prevedere la realizzazione delle banchine di accosto mediante la tipologia a massi impilati in cls cementizio non armato, ovvero con cassone in cls cementizio armato. In sommità alla pila, in analogia con quanto già presente nella base attuale della Guardia Costiera, si prevede di adottare un cassone in cls cementizio armato dotato di finestrature per la cella antirisacca; con tale accorgimento, di geometria opportunamente selezionata, sarà possibile limitare la possibilità, già ridotta, di formazione di onde riflesse passive nel porto.

Come già accennato, per la realizzazione delle opere marittime non sono previsti interventi di approfondimento dei fondali, se non quelli limitati alla formazione degli scanni di imbasamento delle banchine e dunque autorizzabili in via semplificata.

La quota di calpestio delle aree banchinate sarà di 2,00 m sul l.m.m. per l'area Guardia Costiera; aree a quota di 1,5 - 1,6 m sul l.m.m. saranno realizzate in continuità con l'esistente, nell'attuale base Guardia Costiera. Inoltre sarà preservato e manutenuto il tratto di molo San Cataldo esistente dotato di muro paraonde in pietra e piano di calpestio in elementi di pietra lavica con quota + 1,90 m sul l.m.m.

L'intervento riguardante la Guardia Costiera prevede di realizzare tre nuovi punti di ormeggio per la lunghezza di circa 400 metri, mentre per quanto riguarda i volumi edilizi da insediare sui piazzali di nuova realizzazione, si prevede un volume di circa 16-18 mila mc (che costituisce una quota parte dei circa 33 mila mc che il Comando Generale della Guardia Costiera ha stimato e richiesto, comprendenti anche la realizzazione di nr. 15 alloggi da 80 mq e 46 alloggi SLI - Servizio Logistico Imbarcati- e nr. 27 alloggi SLI e 70 alloggi ASC -

Alloggi Servizio Collettivi- la maggior parte dei quali saranno ubicati in altro ambito portuale); i volumi insediati sul molo San Cataldo riguarderanno pertanto esclusivamente le foresterie ed i servizi quali il comando squadriglia navale, la mensa di servizio, la cala dotazioni di bordo e pezzi di rispetto, l'officina pronto intervento, la sala convegno di adeguate dimensioni ed altre funzioni connesse.

La superficie di ingombro dell'intero intervento contenuto nell'area di giurisdizione di ADSPMAM è pari a 111.285,00 mq, di cui 60.361 mq costituiscono la superficie dello specchio acqueo del porto turistico. Le restanti superfici sono descritte nel seguito:

1) Guardia Costiera
Superficie nuove banchine mq. 32.136

2) Ambito destinabile ad attività diportistiche
Superficie complessiva nuove banchine mq. 18.788, compresi mq. 611 di riempimento tra i due denti verso la testata del molo San Cataldo

La conformazione della banchina determina uno specchio acqueo delimitato a sud-ovest ed a sud-est dalle nuove opere, a nord-ovest dal molo esistente mentre a nord-est, a delimitare l'imboccatura dello specchio acqueo, sarà realizzato un pennello di protezione dello stesso; le superfici risultanti potranno essere dedicate ad una marina (porto turistico), con anche alcuni ormeggi per megayachts sino a 100 m di lunghezza.

Per quanto riguarda le caratteristiche costruttive delle opere, visti i fondali e considerato il complesso delle azioni agenti sulle strutture, secondo il quadro normativo vigente (NTC 2018), le banchine che delimitano il terrapieno saranno realizzate con cassoni cellulari.

Per l'eventuale intervento nell'ambito diportistico, il bacino potrà essere completato con pontili galleggianti con configurazione da definire in sede di specifico intervento esecutivo.

9_ COSTO DEGLI INTERVENTI

I costi di seguito elencati sono relativi alle opere da realizzare a seguito della approvazione della variante localizzata di cui alla presente relazione.

Essi attengono a tutte le opere da realizzare all'interno delle aree di competenza della AdSP MAM, e comprendono la banchina destinata alla Capitaneria di porto, avente le caratteristiche dimensionali illustrate nel capitolo precedente, ma non il pennello di delimitazione della darsena per il diporto.

Il seguente programma di spesa, ripartito per annualità, è relativo all'accordo della AdSP MAM con il comando Generale delle Capitanerie di Porto per la realizzazione delle banchine e dei volumi edilizi funzionali alle necessità del Comando generale, come precedentemente specificato.

La *linea di attività 2* riguarda i servizi di ingegneria (procedura di gara, progettazione e direzione dell'esecuzione) per la costruzione delle banchine; similmente la *linea di attività 4*, relativamente alla costruzione degli edifici della Guardia Costiera.

linee di attività	fasi del procedimento	2019	2020	2021	2022	2023	2024	costo linea di attività
1	*redazione variante localizzata - approvazione variante*	130						130
2	*progett./approv. Gara ed esecuzione banchine*		50	370	340			760
3	*costruzione banchine*				7.500	7.500		15.000
4	*progett./approv. Gara ed esecuzione edifici*		50	510	490	280	280	1.610
5	*costruzione edifici*				2.500	7.000	9.000	18.500
	costi annualità	130	100	880	10.830	14.780	9.280	36.000

costi in migliaia di €

10_ ELENCO ELABORATI

La proposta progettuale di Variante Localizzata di cui alla presente emissione (revisione aprile 2022) è costituita dai seguenti elaborati:

Relazioni

A relazione generale
B dichiarazione di sintesi
C documento integrativo di variante

Tavole

1 piano regolatore portuale su base cartografica originale digitalizzata
2 piano regolatore portuale su base cartografica anno 2009
3 variante localizzata - scala 1:5000
4 variante localizzata - san Cataldo - scala 1:2000

5 piano regolatore generale comunale

Relazioni specialistiche

RI 1 studio idraulico-marittimo - clima anemometrico e ondoso al largo e della propagazione da largo all'imboccatura

RI 2 studio idraulico-marittimo - agitazione ondosa all'interno del bacino portuale

RI 3 studio idraulico-marittimo - impatto delle nuove opere sulla circolazione idrodinamica nelle aree esterne e interne al porto

RI 4 studio idraulico-marittimo - prove con simulatore di manovra

RI 4.1 studio idraulico-marittimo - prove con simulatore di manovra - pilot card

RI 4.2 studio idraulico-marittimo - prove con simulatore di manovra - certificazioni software

Elaborati di VAS

Testi:

A. Relazione

B. Allegato I Le politiche di sostenibilità ambientale

C. Allegato II Studio di incidenza ambientale

D. Sintesi Non tecnica

Elaborati grafici:

Tav.1 Inquadramento d'area vasta

Tav.2 PRP vigente e stato della pianificazione

Tav.3 PRP vigente e Variante

Tav.4 Zonizzazione del PRP vigente e Variante

Tav.5 Carta della mobilità

Tav.6 Carta idrogeomorfologica

Tav.7 Carta idrografica e della pericolosità idraulica

Tav.8 Carta uso del suolo

Tav.9 Carta delle aree naturali tutelate

Tav.10 Carta dell'uso del suolo ad orientamento vegetazionale

Tav.11 Carta della rete ecologica

Tav.12 Carta dei vincoli e tutele - Beni culturali e paesaggistici

Tav.13 Carta dei vincoli e tutele – Beni paesaggistici Ulteriori contesti

Bari, 22/04/2022

RUP
Paolo Iusco

Progetto
Francesco Di Leverano
Paolo Iusco
Eugenio Pagnotta
Annunziata Attolico

Consulenze Specialistiche
Studi marittimi ed idraulici
Prof. Roberto Tomasicchio

Consulenze Specialistiche
Studi ambientali
Iride srl

a l l e g a t i

Nota per l'ADSP del mare Adriatico meridionale

Oggetto: Affare n. 21/2020 – Porto di Bari - Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'articolo 22, comma 6 del D.lgs. 169 2016 e ss.mm.ii., finalizzata alla riqualificazione del molo San Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del corpo della capitaneria di porto e al miglioramento dell'operatività nella darsena di Ponente.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – Sezione II, con nota n° 6388 in data 10 agosto 2020, nel rammentare che l'art. 22, comma 6, del D.Lgs. 169/2016, come integrato dall'art. 14 del D.Lgs. 232/2017, ammette, nelle more dell'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, la possibilità di *"varianti localizzate" ai piani regolatori portuali vigenti, che prevedono "interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa"*, ha osservato che nella documentazione presentata dall'AdSP in relazione agli interventi in oggetto non sono stati dichiarati, né risultano, i motivi della prescritta improcrastinabilità degli interventi oggetto della variante.

Al fine di consentire l'invio di ragguagli in merito, si offrono i seguenti elementi di informazione.

Come è noto, il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera - è titolare delle funzioni di tutela della sicurezza portuale e di salvaguardia della vita umana in mare, nonché del corretto e sicuro sviluppo di tutte le attività inerenti gli usi civili e produttivi del mare.

Ciò posto, nei periodici *assessment* con i quali vengono condivisi con le Autorità politiche i risultati delle analisi del rischio per le zone marittime che insistono nelle acque di interesse nazionale, è stato individuato il basso Adriatico e lo Ionio quale area ove profondere un deciso aumento delle attività operative a tutela dei suddetti interessi.

Pertanto, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, in relazione all'evoluzione degli scenari operativi che impongono una forte presenza del dispositivo navale alturiero nel versante meridionale del Paese, ha individuato nel Porto di Bari il polo operativo per tutte le proprie attività che riguardano la zona dello Ionio Orientale.

In tale contesto è stato avviato un programma di ammodernamento e adeguamento delle infrastrutture logistiche e degli assetti navali, nell'ambito del quale rientrano anche gli interventi in oggetto.

Per quanto sopra, con le norme di seguito indicate, sono stati stanziati i fondi di investimento ricadenti nella missione ordine pubblico e sicurezza, che permetteranno il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza delle attività di controllo e sicurezza.

a) Legge di bilancio 2017

Denominazione del Fondo .....Fondo investimenti
Legge finanziamento del fondo: .....Legge 11.12.2016, n. 232 art. 1, comma 140
DPCM di attribuzione del finanziamento: .....DPCM 21.7.2017
Finalità finanziamento: .....Somme per la realizzazione di infrastrutture di supporto alla componente navale nel porto di Bari e Catania.

Importo Finanziato:.....61.000.000 €
Periodo finanziamento 2018-2024

b) Legge di bilancio 2018

Denominazione del Fondo .....Fondo investimenti
Legge finanziamento del fondo: .....Legge 27.12.2017 n. 205 art. 1 comma 1072
DPCM di attribuzione del finanziamento: .....DPCM 28.11.2018
Finalità finanziamento: .....Spesa per il potenziamento della componente aeronavale.
Importo Finanziato:.....120.000.000 €
Periodo finanziamento 2020-2027

c) Legge di bilancio 2019

Denominazione del Fondo .....Fondo investimenti
Legge finanziamento del fondo: .....Legge 30.12.2018, n. 145 art. 1 co 95
DPCM di attribuzione del finanziamento: .....DPCM 11.6.2019
Finalità finanziamento: .....Acquisizione di una Unità d'Altura Multiruolo.
Importo Finanziato:.....55.988.280 €
Periodo finanziamento 2021-2033

L'intero programma di cui trattasi, è interamente finanziato con fondi nazionali caratterizzati da vincoli, anche temporali, di utilizzo e deve essere sviluppato e condotto in modo sincrono, al fine di evitare riduzioni degli stanziamenti che comporterebbero gravi ripercussioni negative, non solo alla componente operativa della Guardia Costiera ma anche all'economia nazionale.

Al riguardo si precisa che è già stato pubblicato sulla GURI e sulla GUCE il bando di gara per la fornitura di 1 (una) unità d'altura multiruolo (UAM), con l'opzione per la fornitura di due ulteriori unità navali di circa 90 metri per un importo complessivo a base di gara di € 230.289.880,00 (CIG 8394688BAD- CUP: D59D20000440001, per le quali si prevede la consegna della prima unità nell'anno 2024.

La realizzazione degli ormeggi nel porto di Bari, quindi, è strettamente funzionale alla costruzione delle tre unità in quanto la totale assenza di soluzioni alternative sul territorio nazionale comporterebbe, inevitabilmente, l'interruzione delle progettualità in questione influendo conseguentemente sul corretto utilizzo di fondi nazionali caratterizzati dalle scadenze di esecuzione e di spesa sopraindicate.

Concludendo, quindi, si può affermare che **l'intervento di natura infrastrutturale oggetto della richiesta di variante localizzata, ha natura di improcrastinabilità in quanto influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa, pertanto l'approvazione della variante è funzionale al completamento degli interventi richiesti**.

Roma 2 settembre 2020

Il Capo Ufficio Bilancio e Programmazione
Generale e Finanziaria
C.V.(CP) Paolo LAVORENTI

COMUNE DI BARI

Il Sindaco

Prot. u. 199942
del 10/09/2020

Bari, 9 settembre 2020

Ill.mo
Sig. Presidente
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
SEDE

Oggetto: Porto di Bari - Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto ed al miglioramento della operatività nella Darsena di Ponente.

Il progetto di riqualificazione del molo san Cataldo, di cui all'oggetto, si inserisce in un programma di riqualificazione più ampio dell'intero quartiere, così come sancito dall'accordo procedimentale sottoscritto - ai sensi dell'art. 15, comma 1, della legge 241/90 - e confermato dalla delibera di giunta comunale n.979/2019.

Tale programma è finalizzato a rendere quella parte di città un polo per il turismo e il tempo libero attraverso l'attuazione di interventi, tra loro sinergici e complementari, che conseguano:

- la riqualificazione dello spazio pubblico in prossimità del Lungomare Starita con la realizzazione del giardino del Faro e delle spiagge antistanti la Fiera del Levante;
- la progressiva riconversione della Fiera del Levante finalizzata ad affiancare agli spazi dedicati alle fiere propriamente dette anche spazi espositivi, contenitori dedicati allo spettacolo e al cinema, studi dedicati alle produzioni cinematografiche, spazi per il co-working, e attrazioni per le famiglie;
- la riqualificazione dell'area CUS attraverso il potenziamento dei servizi e di aree dedicate allo sport e al tempo libero ed integrate con altre di tipo turistico all'altezza del Molo San Cataldo all'interno del perimetro dell'Area Portuale.

Conseguentemente, le opere previste al Molo san Cataldo di cui alla variante in oggetto sono parte integrante del summenzionato programma in quanto contribuiscono in modo significativo a rafforzare l'interazione tra porto e città in coerenza con quanto riportato nel vostro Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale e condiviso nei documenti programmatici di questa Amministrazione.

corso Vittorio Emanuele II, 84 70122 - Bari - tel. 080/5772269 – decarosindaco@comune.bari.it

COD. IPA ASPMM - ID CONS. 768213|1 - Entrata - PROT. 2020002728 - 10/09/2020 08.32

COMUNE DI BARI

Il Sindaco

Gli interventi sullo spazio pubblico in prossimità del Lungomare Starita, la cui progettazione è in corso, sono oggetto di un finanziamento comunitario a valere sul PON METRO 2014-2020 e devono essere necessariamente completati entro il 31.12.2023.

Con riferimento alla richiesta di chiarimenti posta dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici - nr. prot. 6388 del 10 agosto 2020 - nell'ambito del rilascio del parere di competenza Le rappresento, pertanto, la necessità che il processo di pianificazione in variante al PRP avviato dalla Sua Autorità avvenga nel più breve periodo possibile al fine di evitare il definanziamento delle opere di competenza comunale finanziate con risorse comunitarie.

Cordialmente

Antonio Decaro

corso Vittorio Emanuele II, 84 - 70122 Bari - tel. 080/5772406 - fax 080/5772345 – decarosindaco@comune.bari.it

COD. IPA ASPMM - ID CONS. 768213|1 - Entrata - PROT. 2020002728 - 10/09/2020 08.32